

Nyligen tillkomna häften i serien

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris
385. Postmästaröden i anslutning till Södra Stambanans tillkomst	R G	50
386. Om och kring några postorter i Färs härad i Skåne	M	30
387. Posthistoria från Viste härad	F	30
388. Posthistoria från Tvetå härad	F	30
389. Något om Posten i Gälds härad	L	30
390. Något om Posten på Skånsk landsbygd, del 1 (Kristianstads län)	L	30
391. Posthistoria från några skånska lantpoststationer (Malmöhus län)	M	30
392. Posthistoria från några lantpostkontor i Dalarna	W	30
393. Om posten i Muonioniska och dess omgivning	BD	20
394. Postforskarhjälp. 1) Arkivnummer perioden 1860-1880		30
395. Något om tidig lantbrevbäring i Stockholms län	B	20
396. Något om posten i Grödinge och Turinge	B	30
397. Posthistoriska glimtar från Rätan i Bergs kommun	Z	20
398. Posthistoriska glimtar från Stuguns socken	Z	20
399. Kronobrevbäringspoststationer i Jämtland	Z	30
400. Bokstavsregister för 4 400 omskrivna postorter		30
401. Tre decennier på 1800-talet kring Vrigstad och Sävsjö	F	40
402. Glimtar från första perioden för ångbåtarna i Ströms Vattudal	Z	30
403. Glimtar från svenska postkontoret i Hamburg		30

Porto tillkommer vid beställning under 100 kr. Skrifter tillverkas av förlagan inom en vecka efter beställning.

Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ. Tel 0470-19354

Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopiator, allt av enklaste slag. Det är fråga om ett rent hantverk och defekter kan förekomma. Jag hoppas Du har överseende därmed och att Du accepterar att det framforskade innehållet är viktigare än häftets utförande.

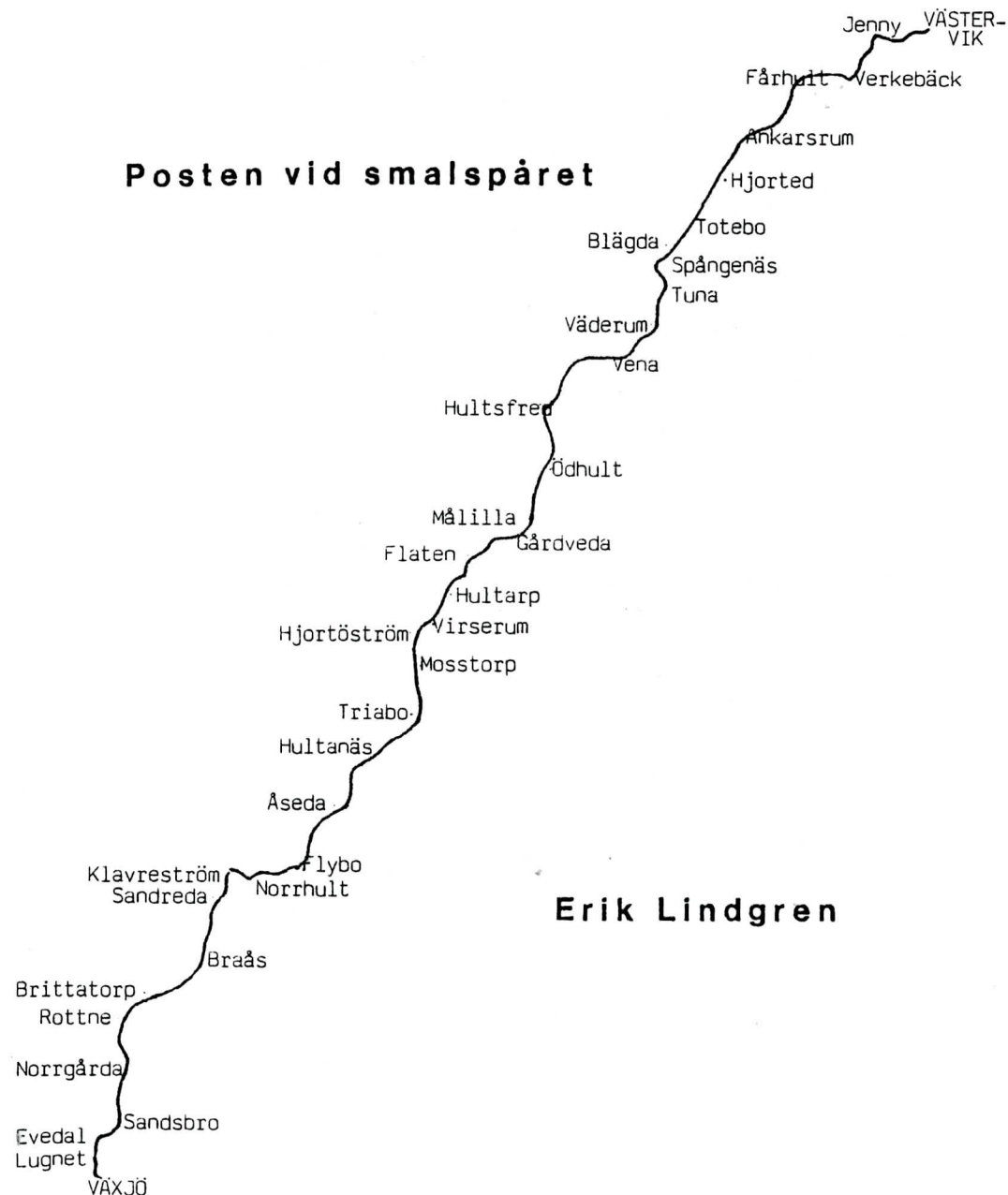
Erik Lindgren

Brödtexten skriven 1990 på Amstrad ordbehandlare

Omslagssidorna renoverade oktober 2002

Copyright Erik Lindgren

ISBN 91-971379-0-1



Erik Lindgren

Hultsfred—Vestervik.

(Från den 16 november 1879.)

XLVII.
N:r 8.

Denna spalt läses ned-
ifrån och uppåt.

9,10		Hultsfred	5,15	
10,15		Hvena	5,15	
10,37		Väderum	4,51	
10,57		Tuna	4,35	
11,11		Blägda	4,18	
11,25	○	Totebo	4,5	
11,43	N:r 10.	Hjorted	3,49	
12,14	7,45	Ankarsrum	3,26	11,0
12,10	8,10	Färhult	2,55	10,36
1,1	8,35	Verkeback	2,37	10,14
1,24	8,59	Jenny	2,12	9,43
1,35	9,10	Vestervik	1,55	9,30

N:r 7. N:r 9.
XLVII. ○

Det visade sig svårt att hålla den första tidtabellen och en justering gjordes i mars 1880 med något längre körtid för tågen mellan Västervik och Hultsfred.

Hultsfred—Vestervik.

(Från den 24 mars 1880.)

XLVII.
N:r 8.

Denna spalt läses ned-
ifrån och uppåt.

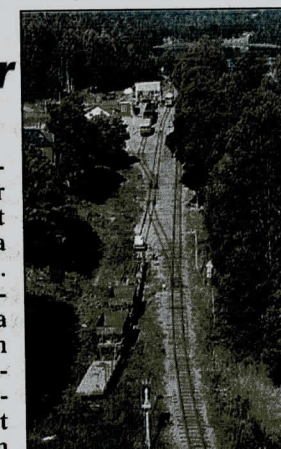
9,10		Hultsfred	5,55	
9,44		Hvena	5,26	
10,7		Väderum	5,1	
10,27		Tuna	4,43	
10,44		Blägda	4,26	
10,59	○	Totebo	4,10	
11,18	N:r 10.	Hjorted	3,53	
11,50	7,45	Ankarsrum	3,29	11,30
12,17	8,10	Färhult	2,57	11,3
12,10	8,35	Verkeback	2,37	10,45
1,3	8,59	Jenny	2,12	10,15
1,15	9,10	Vestervik	1,55	10,0

N:r 7. N:r 9.
XLVII. ○



Byggnads- minnet som vinner i längden

Verkeback — bevarad
knutpunkt.



VÄSTERVIK. Längre byggnadsminne går inte att uppbringa. Det är tre mil från den ena änden till den andra. Fast smalt. Det handlar om den smalspåriga järnvägen mellan Totebo och Verkeback. Mellan Västervik och Hultsfred. Det har varit på vippen flera gånger om att det inte vart nåt minne alls av de tre milen. Man ville gräva upp och gräva ner och bygga landsväg istället. Men länsstyret i Kalmar sa nej. Byggnadsminne fick det bli. I år är det tänkt att linjen ska trafikeras av och med turister. Linjen var i bruk i över 100 år och betydde mycket för

Tre mil byggnadsminne ringlar sig rakt genom hjärtat av Småland. (BIRGER LALLO)

hela bygden. Det var Oscar II som invigde 1879. En av det smalspåriga byggminnets entusiaster är Bertil Tyhlander. Han var lokförare på linjen i 30 år innan han blev pensionär 1979.

I Hemmets Journal nr 23 (juni 1997) berättades bl a detta om en del av Smalspåret

I går inleddes arbetet med att riva den smalspåriga järnvägen mellan Åseda och Sandsbro. Om ett halvår ska arbetet vara slutfört och rälsen bortforslad.

- Särskilt kul känns det väl inte i dag. Men det är ändå rätt okej, säger Evald Hammarström som var smalspårsbolagets vd under fyra år.

Stationsområdet i Klavreström är det första som ska rivas. På området ligger fyra spår med smalspårig järnväg. Det ska bort, samt signalanläggningar och allt annat som hör till. Stationshuset däremot finns kvar, och ska så förbli.

- Det hade ju varit trevligt med ett järnvägsmuseum i stationshuset, funderar Thomas Lindberg (c), ett av Uppvidinges kommunalråd.

Det är över 100 år sedan järnvägen byggdes och den byggdes för att dåtidens industrier behövde fraktvägar. I dag har den mest blivit något som är i vägen och därför har den fått sin dom.

Stort jobb

Industrispår i Ystad är företaget som fått uppdraget att riva banan. För det mesta ägnar de sig åt att bygga järnvägar. Men rivningar är också en del av verksamheten.

- Det här är ett ganska stort jobb, säger företagets vd Gert Andersson.

Rälsen ska bort och sliparna och bommar och andra anläggningar. En halv mil om dagen beräknar han att de fyra fem personer som ska riva kommer att hinna med. Än är inte de stora maskinerna på plats utan rivningen får sin början i stationsområdet i Klavreström och kanske stationsområdet i Braås.

Återanvändning

De 1500 ton järn som järnvägen innehåller kommer att få nytt liv någon annanstans. En del av rälsen ska exporteras till Vitryssland och till östra Tyskland där de kommer att läggas ut på torvmossar. Andra delar kommer att användas för museijärnvägar runt om i landet.

- Och en del kommer vi att

sälja till en kommun som ska bygga upp en turistjärnväg på en halv mil och som räknar med att det ska bli en stor attraktion, säger Gert Andersson.

En del av sliparna räknar Gert med kommer att finnas i trädgårdar framöver. Fast en hel del av dem är i så dålig kondition att de troligtvis förvandlas till flis och eldas upp.

Åke Axelsson (s) är kommunalråd i Uppvidinge kommun som köpte den fem mil långa banvallen. För honom är det blandade känslor när järnvägen rivs.

- Ja, visst är det skönt att det har kommit så här långt. Det är ett himla tryck från industrin här just nu. Marken behövs till annat, säger han.

Men tillägger att det ändå känns lite sorgligt.

Rariteter

Mesuf Yazici är anställd på Industrispår och specialiserad på signalanläggningar. För honom känns rivningsarbetet av den mer än 100 år gamla järnvägen intressant.

- Här finns signalanläggningar och bommar som saknar sin motsvarighet i hela Sverige, säger han.

De anläggningarna är det riv efter just nu. Museijärnvägar ringer till Industrispår för att få köpa rariteterna och använda till sina anläggningar.

Längs smalspårssträcka mellan Åseda och Sandsbro behövs de inte längre.



River. Mesuf Yazici är en av dem som arbetar med att riva.

FÖRORD

Den etappvisa utbyggnaden under flera decennier av järnvägen mellan Västervik och Växjö har medfört ett komplicerat skeende i vad gäller Postens omorganisation. I detta häfte redovisas i huvudrag de förändringar som olika postala instanser har fått genomföra efter hand som järnvägen byggts vidare. De berörda orterna behandlas i riktning från norr till söder. Ett varmt tack till Hans Carlsson i Västervik för lån av frimärken till vinjettillustrationerna.

Växjö den 31 maj 1990

Hans Carlsson

STRÄCKAN VÄSTERVIK - HULTSFRED

Samtidigt som man planerade för järnvägen Norsholm-Västervik skissades också sträckan Västervik-Hultsfred. Det blev därför ett komplicerat ärende att ta ställning till. Man räknade med att den sistnämnda linjen skulle bli startklar bara ett par månader efter att sträckan Åtvidaberg-Västervik öppnades för trafik. De båda linjerna strålade samman i Jenny omkring 4 km från Västerviks station. Det underliga inträffade nu, att förändringarna i poststationsbeståndet mellan Västervik och Hultsfred genomfördes den 16 november 1879 samtidigt som järnvägen togs i bruk för allmän trafik, medan poststationerna kring bandelen mellan Västervik och Åtvidaberg inte organiserades om helt förrän vid det följande årsskiftet, ehuru järnvägen hade varit öppnad för allmän trafik sedan den 15 september.

De planerade förändringarna väckte på sina håll rätt mycken oro. Det berodde till stor del på att järnvägens sträckning i relativt liten omfattning sammanföll med de landsvägspostlinjer som hade upprättats efter hand som postnätet hunnit utvidgas, framför allt efter 1860-talets början då poststyrelsen fått regeringens bemyndigande att öppna poststationer på landsbygden. Kronobrevbäringsreformen 1874 hade medfört ytterligare förtätning av postnätet.

Ett exempel på att järnvägen inte kunde ersätta befintliga postlinjer hämtar vi från landskansliets brev den 20 september 1879 till poststyrelsen:

"Mot förslaget att till tre turer i veckan fram och åter inskränka postförbindelsen å linjen Västervik-Ishult-Oskarshamn ha anmärkningar framställts inom Tunälans härad. En allt för stor minskning av tillfällena till brevväxling på denna, utom vid ändpunkterna, från järnväg avlägsna linje skulle menligt inverka på den ganska livliga rörelse, som äger rum utefter största delen av denna postled."

JENNY

Även om järnvägen från Norsholm till Västervik passerade Jenny inrättades inte någon förenad post- och järnvägsstation där förrän posttrafiken började på linjen till Hultsfred, d v s den 16 november 1879. Då blev stinsen Fredrik Borg ansvarig för postservice i Jenny med 180 kronor i årligt arvode för denna del av sysslan.

Hans efterträdare 1886, Carl Vilhelm Andersson fick samma ersättning, när han tog över. Med efter hand justering av arvodet ansvarade följande järnvägsmän för posten i Jenny: Gustaf Herman Krantz (1905-1912), David Konrad Larsson (1912-1921), Carl Elis Sund (vikarie 1921), Alfred Albin Sund (1922-1941), Karl Uno Ahlström (1942-1946), Karl Filip Carlsson (1946-1955), Rolf Axel Lennart Johansson (1955-1959) och Sven Arne Olsson (1959-1961). Poststationen drogs in den 30 april 1961.

VERKEBÄCK

Den förenade post- och järnvägsstationen i Verkeback öppnades den 16 november 1879 med stinsen Wilhelm Cederlund som föreståndare. Hans årsarvode var till en början 180 kronor men höjdes efter fränställning till 300 kronor i september 1881. Efter honom har följande järnvägsanställda ansvarat för posten i Verkeback:

Peter Andersson (1886-1919), Axel Sigfrid Björkman (1919-1941), Eric Ragnar Svensson med Lars Agne Henrik Johnsson som vikarie (1941-1946) och Yngve Vilhelm Embring (1946-1965). Poststationen ersattes med lantbrevbäring med maj månads ingång 1965.

Från Verkeback utgick lantbrevbäring med postföring till Västrum. När kommunalstämman i Västrum den 27 december 1904 begärde att få turantalet utökat från tre till fem per vecka medgav poststyrelsen efter postinspektionens utredning fyra veckoturer. Bland den tidens lantbrevbärare kan nämnas skomakaren Lars Otto Jonsson i Verkeback och torparen Karl Johan Oskar Gustafsson, Trädgårdstorp i Gladhammars socken. Deras ersättning för lantbrevbäringen var på den tiden två kronor för var tur fram och åter mellan Verkeback och Västrum.

FÅRHULT

Det var inte så länge som den förste stinsen i Fårhult, O F Nilsson, också fick ge samhället postservice. Han trädde till den 16 november 1879 när posttrafiken började på järnvägen och avlöstes redan i maj 1881 av Halfdan Ragnar Hallén, som fick en desto längre tjänstetid på platsen (1881-1923).

Postmyndigheterna följde uppmärksamt utvecklingen vid poststationerna. I ett brev till poststyrelsen den 12 juli 1912 anmälde postdirektören i Linköping att "uppbörden vid poststationerna i Blägda, Eksund och Fårhult under de senare åren sjunkit i så avsevärd mån, att densamma understiger den årliga ersättningen för resp. poststationers skötande."

I Fårhult var uppbörden 1911 kr 384:98, medan poststationsföreståndarens arvoden sammanlagt uppgick till 500 kr inklusive biträdesanslag och provisionsersättning. Postdirektionen skrev vidare bl a följande: "Beträffande poststationen i Fårhult har upplysts, att uppbörden minskat därigenom, att å Gladhammars poststation inköpta frankotecken tillhandahölls i en handelsbod i Fårhult. Poststationsföreståndaren i Gladhammar har i anledning härav uppmärksamgjorts på att han ej äger rätt att utom poststationslokalen avyttra eller på grund av till äventyrs skeende rekvisition med post försända frimärken till korrespondent, vilkens postutväxling ombesörjes av annan postanstalt. Posten till Gladhammar går nu över Fårhult, och då någon förändring härutinnan ej lämpligen synes kunna vidtagas, kan indragning av poststationen i Fårhult ej ifrågasättas."

Poststationen i Fårhult räddades från indragning den gången. Det gjorde också poststationen i Blägda, trots att postdirektören i den nyssnämnda skrivelsen hemställde om dess indragning.

Efter Halfdan Ragnar Halléns 42 år långa tjänstetid ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Fårhult: Adolf Herman Hall (1923-1934), Elin Matilda Hall (1934-1935), Ingrid Karolina Svensson (1935-1940), Johanna Margareta Svensson (1940-1942), Signe Linnéa Gustafsson (1942-1945) och Sara Viola Pettersson (1945-1962).

Med utgången av september 1962 drogs poststation in. Samma öde rönt då poststationen i Gladhammar. Posten till båda orterna expedierades därefter från Gunnebobruk, vars poststation samtidigt stathöjdes till postexpedition.

Fårhult - Oskarshamn.			
(Från den 16 november 1879.)			
M. O. F. L.	—	1,0	0,4
M. O. F. L.	1,30	1,45	1,1
M. O. F. L.	3,0	3,15	1,0
M. O. F. L.	4,30	4,30	1,3
M. O. F. L.	6,45	7,0	1,4
M. O. F. L.	8,45	8,45	0,1
M. O. F. L.	9,0	9,0	0,4
M. O. F. L.	9,30	9,30	1,6
M. O. F. L.	11,30	—	7,8

Fårhults poststation			
M. O. F. S.	12,30	—	
S. T. Th. L.	11,45	12,0	
S. T. Th. L.	10,15	10,30	
S. T. Th. L.	9,0	9,0	
S. T. Th. L.	6,30	6,45	
S. T. Th. L.	4,45	4,45	
S. T. Th. L.	4,30	4,30	
S. T. Th. L.	4,0	4,0	
S. T. Th. L.	—	2,0	

Detta är den tidtabell som tillämpades för landsvägspostföringen från Fårhults förenade post- och järnvägsstation, när järnvägen togs i bruk för allmän trafik. På den tidens tidtabeller angavs läget för vissa lantpoststationer. För orter utan poststationer användes petitstil.



ANKARSRUM

Det fanns en poststation i Ankarsrum sedan den 1 november 1865. Bokhållaren Wilhelm Adolf Adde var den förste föreståndaren, följt av bruksförvaltaren Carl Gustaf Emanuel Runström och bokhållarna Knut Lundquist och Per Johan Bergman. Denne sade själv upp sig den 28 juni 1879, vilket passade för postens del. Den 16 november flyttade man poststationen till den nyuppförda järnvägsstationen. Där överläts postsysslan till stinsen, Albert Simonsson.

Med anledning af, att min äfriga
 tjänstebefattning utgår, under Oktober
 minas, härstädes, får jag härmed
 Ödmj. uppsäga mitt Kontrakt,
 såsom Poststationsföreståndare, af den
 23 Maj 1877, som upphör att
 gälla den 30 September detta år.

Ankarsrumms Poststation 28 Juni 1879
 Johan Bergman.

År 1886 tog Carl Julius Cederlund över och var på plats i hela 30 år. Hans efterträdare i juni 1916, Gustaf Herman Krantz hade varit föreståndare för de förenade poststationerna i Jenny och Vena. Vid 63 års ålder fick denne uppleva att post och järnväg skildes åt. Trafiken hade nämligen ökat så mycket att det inte gick att förena göromålen. Nu byttes den förenade poststationen ut mot en s k postexpedition från och med den 1 oktober 1938. Lokalen låg till en början i stationens närhet men flyttades längre därifrån, något som inte hade så stor betydelse, när posten år 1968 började tillämpa en ny transport- och sorteringsorganisation. Den innebar bland annat att det svenska järnvägsnätet användes för posttransporter i mycket ringa utsträckning.



HJORTED(s station)

En poststation öppnades med namnet Hjorted i järnvägens stationshus, när posttrafiken började på banan den 16 november 1879. Detta namn fick poststationen behålla till 1889 års utgång. Då ändrades det till Hjorted's station samtidigt som en poststation med namnet Hjorted inrättades

vid Hjorteds kyrka. För ortstämpelsamlade filatelister kan namnen på poststationerna i detta område vålla komplikationer. Med namnet Hjorted fanns nämligen en poststation också under tiden 1 januari 1874 - 15 november 1879. Dess namn ändrades till Falsterbobruk den 16 november 1879, när den förenade poststationen med namnet Hjorted inrättades.

Till föreståndare för den förenade poststationen Hjorted antogs Carl Söderberg med 180 kronor i årsarvode.

Det var inte alldeles självklart för stinsen i Hjorted att det behövdes en poststation vid Hjorteds kyrka. När ärendet behandlades och han fick tillfälle att yttra sig, kunde han nämligen inte på något sätt inse att det fanns behov av en poststation vid kyrkan "såvida icke daglig postföring mellan Hjorteds poststation och Hjorteds kyrka inrättas, alldenstund numera såväl kyrkoherden, kyrkan, dövtumsinstitutet, sparbanken och övriga inrättningar, jämte alla de personer som underskrivit bilagda begäran gemensamt begagnar den lösväska, som dövtumsinstitutet håller här". Men som nämnts inledningsvis öppnades en poststation i kyrkbyn vid 1890 års ingång och poststationen vid järnvägen fick suffixet "station".

I mars 1903 tog Carl Ferdinand Forslind över rodret i Hjorteds station och var i tjänst i 19 år. Därefter har följande järnvägsanställda ansvarat för postservice i stationssamhället och för att de s k sidoposterna fungerat, d v s landsvägspostföringar till de orter, vars postsäckar expedierades över Hjorteds station: Gustaf Harald Pettersson (1922-1926), Adolf August Kindgren (1926-1936), Axel Konrad Andersson (1936-1938), Anna Helene Andersson (1938-1949), Iris Viktoria Linnéa Ekelund (1949-1954) och Ingegärd Marianne Johansson (1954-1963). Poststationen ersattes med lantbrevbärning den 1 juni 1963.

TOTEBO

När posten öppnade i järnvägens stationshus i Totebo den 16 november 1879 blev stinsen Johan Wilhelm Nyström också ansvarig för samhällets postservice.

Stinsen Anders Gustaf Andrén övertog år 1889 ansvaret för postservice i Totebo. När han flyttade till Tuna 1896, blev den där tillförordnade stationsmästare Carl Ferdinand

Forslind fast anställd i Totebo. Denne följdes av följande järnvägsmän med ansvar för postgöromålen: Carl Johan Larsson (1903-1914), Johan Aron Svensson (1914-1923), Gustaf Vilhelm Åstrand (1923-1949), Sven Ingvar Svensson (1950-1951), Erik Widar Eriksson (1951-1960), Gösta Evert Andersson (1960-1964) och Karl Folke Cederholm (1964-1968).

Poststationen drogs in den 12 maj 1968 i samband med att postverket gick över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation. Kvar i stationshuset blev ett postombud vars datumstämpel gav avtrycket HJORTED POB 2. Järnvägens befäl ansvarade för postombudet, som fanns i verksamhet till och med maj 1975.

Det blev därefter omorganiserat till ett s k postställe och flyttade den 29 maj 1985 till nya lokaler mitt i samhället med en befolkning på ca 500 personer. Det hölls öppet en timma måndag-fredag och en halvtimme på lördagar. Lantbrevbäraren från Hjorted sorterade på morgnarna upp post i boxarna vid poststället, som med 1986 års ingång började kallas postkontor enligt postens nya terminologi. Tre posttjänstemän i Hjorted turades om i altermning för att betjäna kunderna i Totebo, dit de färdades med kassan i anslutning till öppethållandetiderna.

Den 1 november 1987 var det dags för en ny omorganisation. Postkontoret/poststället blev nu med för kunderna oförändrad service "en kassaexpedition under postkontoret i Hjorted, benämnd Kassaexpeditionen Hjorted-Totebo med postadress 590 91 HJORTED".



BLÄGDA

Den förenade post- och järnvägsstationen Blägda öppnades den 16 november 1879 med stinsen Martin Hansson som föreståndare och 180 kr i årsarvode för bestyret med posten. Han efterträddes redan följande år av Carl Svensson. Denne blev kvar på sin post i 29 år och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för postgöromålen: Klas Oskar Svensson (1909-1923), Axel Robert Forsberg (1923-1927) och Märta Melander (1927-1950). Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1950. Fram till och med mars 1963 fanns i stället ett postombud med gravyren SPÅNGENÅS POB 1 i datumstämpeln.

Under 1932 års sparsamhetskampanj var poststationen i Blägda en av de 23 poststationer inom östra postdistriktet som visade sig ha mindre än 500 kronor i årsuppbörd. Tanken på att då ersätta den med postombud eller postväska blev dock inte realiserad.

Redan 20 år tidigare hade poststationen observerats som olönsam. Postmästare Axel Wilhelm Ek i Västervik föreslog i ett brev till postdirektionen den 23 juni 1912 att poststationen skulle dras in. Detta tillstyrkte postdirektör Adolf Malmgren i sin utredning till poststyrelsen den 12 juli och anförde bland annat följande:

"De korrespondenter som nu anlita Blägda poststation, ha icke mindre än tre poststationer att anlita för sin postutväxling, därest Blägda poststation indrages, och då stora landsvägen går fram från Blägda till å ena sidan Spångenäs, beläget på allenast 2 kilometers avstånd från Blägda, och å andra sidan Totebo, synes inga svårigheter förefinnas för dessa korrespondenter att få sin post utväxlad vid någondera av postanstalterna å dessa två sistnämnda orter. Lägges härtill att de längst bort från Blägda belägna byar och gårdar, som nu anlita Blägda poststation, ligga i närheten av Frödinge poststation, synes alla skäl tala för indragning av poststationen i Blägda".

Det tyckte emellertid inte poststyrelsen som vid fördragning den 19 september 1912 beslöt att framställningen om indragning inte skulle föranleda någon åtgärd från poststyrelsens sida. Detta beslut torde i någon mån ha påverkats av en framställning den 20 juni 1912 med underskrift av ett 20-tal invånare i Blägda. De anhöll "att poststationen bibehålles vid Blägda eller ännu bättre, att den förflyttas till Yxerns station". Denna förflyttning hade för övrigt utan bifall varit föremål för poststyrelsens prövning i januari 1907 och någon flyttning blev det inte heller nu.

SPÅNGENÄS

Även i Spångenäs inrättades en förenad post- och järnvägsstation, men inte när järnvägen Västervik-Hultsfred togs i bruk utan först den 12 februari 1906. Då inrättades också



förenade poststationer på järnvägssträckan mellan Vimmerby och Spångenäs i Slättfall och Hällerum.

Åtta järnvägsmän hann betjäna postens kunder i Spångenäs under de nära 60 år som poststationen fanns, och dessutom en del vikarier. De ordinarie stinsar och träfikbiträden som under årens lopp svingat datumstämpeln i Spångenäs är David Conrad Larsson (1906-1912), Axel Sigfrid Björkman (1912-1919), Georg Ossian Andersson (1919-1921), Karl Oskar Ivar Mansfeld (1921-1938), Johan Harald Olsson (1938-1944), Gustav H V Gustavsson (1944-1950), Torvald Eugén Oscarsohn (1950-1957) och Nils Bertil Daniel Axelsson (1957-1964).

Poststationen i Spångenäs drogs in vid 1964 års utgång. Den ersattes med lantbrevbäring från Vimmerby.



TUNA

Det fanns en poststation i Tuna socken sedan 1874 års ingång med organisten August Envall som föreståndare. Den anställningen miste han den 16 november 1879, då poststationen flyttades till järnvägen. Ny föreståndare blev stinsen Carl Julius Cederlund med 300 kr i årsarvode. Han avlöstes i oktober 1889 av Johan Wilhelm Nyström. När denne avled i juni 1896, tjänstgjorde Carl Ferdinand Forslind övergångsvis.

Därefter har följande järnvägsmän ansvarat för posten i Tuna: Anders Gustaf Andrén (1896-1900), August Engdahl (1900-1922), Clas Oskar Svensson (1923-1942), Nils Eskil Salomonsson (1943-1945), Sture Valter Svensson (1945-1954), Sven David Svensson (1954-1956), Sven Tore Trygg (1956-1957), Thorvald Eugén Oscarsohn (1957-1962) och John Birger Arne Gustavsson (1962-1966).

Sedan den sistnämnde flyttat till Godegård i februari 1966 hölls befattningen vakant tills poststationen kunde avvecklas i samband med att postverket införde en ny transport- och sorteringsorganisation den 12 maj 1968. Bertil Axelsson tjänstgjorde som stationsföreståndare lördagen den 11 maj som således blev den sista dagen för posten i Tuna, där kunderna i fortsättningen betjänades med lantbrevbäring från Vimmerby.

VÄDERUM

Stationsföreståndaren Rasmus Andersson fick ansvaret för posthanteringen när stationen i Väderum öppnades den 16 november 1879. Han efterträddes 1910 av Alfred Lund och därefter svarade följande järnvägsanställda för postsysslorna: Gustaf Harald Pettersson (1917-1922), Erik Sjöman (1922-1933), Frida Marietta D Sjöman (1933-1949) och Brita Ingeborg Larsson (1949-1957).

Poststationen skildes formellt från järnvägen med 1958 års ingång. Brita Larsson anlätades av postverket som vakansvikarie. I samband med övergången till ny transport- och sorteringsorganisation den 12 maj 1968 blev poststationen indragen.



VENA

Organisten C Ahlstedt i Vena blev uppsagd från sitt kontrakt som poststationsföreståndare, då den nära nog sex år gamla poststationen flyttades till järnvägsstationen i Vena den 16 november 1879. Nu skickades posten med tåget och den tidigare gångposten från Hultsfred drogs in.

Stinsen C A J Kindlund blev nu ansvarig för posten i Vena. Hans begäran om löneförhöjning den 20 juni 1881 ger oss en liten föreställning om vad postansvaret innebar och blir därför delvis citerad här:

"Vid denna stationen expedieras ej någon lösväska, varigenom dels lönen skulle bli något större, dels arbetet något mindre än nu är förhållandet. I stället måste breven ett och ett utlämnas eller mottagas, vilket vållar mångdubbelt besvär.

Att i enlighet med Kungl. Poststyrelsens cirkulär hålla poststationen öppen endast 4 timmar om dagen är ej möjligt utan att därigenom tillskynda allmänheten stort obehag. Stationens postområde är nämligen så stort, att mången har ända till 2 mil att färdas för att hämta eller avlämna post, vilket vållar, att allmänheten svårligen kan åtnöja sig med så kort in- och utlämningstid som föreskrivet är, utan får i stället stationen nästan ständigt, från tidigt på morgonen (kl 6.30 fm) till sent på aftonen (kl 7.30 em) hållas öppen. Dessutom, som varje familj, nästan, har anförvanter i US of America är här en mycket stor post till och från nämnde land, som ej alls ger tillkänna besväret genom uppbörd, då nästan all denna, såväl avgående som ankommande, betalas i Amerika."



Vid remissbehandlingen av denna framställning anförde postinspektören att "de av föreståndaren uppgivna förhållandena angående stationens belägenhet och de utländska försändelsernas antal m m synes mig riktiga". Resultatet blev att årsarvodet för postsysslan höjdes från 180 till 240 kronor.

Otto Fagerbring tog över befattningen som stationsföreståndare 1883 och efter honom hade följande järnvägsanställda ansvaret: Frans August Andersson (1901-1912), Gustaf Herman Krantz (1912-1915), David Edvard Andersson (1916-1917), Johan Martin Lithander (1917-1922), Karl Fritz Andersson (1923-1934), Harry Jonsson (1934), Axel Robert Forsberg (1934-1944), Harry Josef Vitalis Jonsson (1944-1959), Kurt Gustav Ivan Pernevik (1959-1963) och Harry Grundtman (1963-1968).

Poststationen var en av de många som drogs in i samband med att en ny transport- och sorteringsorganisation började tillämpas den 12 maj 1968. Kunderna i Vena fick nu posten med en lantbrevbärare från Hultsfred. Som komplement fanns till november månads utgång 1972 ett postombud (inlämningsställe) i Vena, i vars stämpelgravyr det stod HULTSFRED POB 1. Gunborg Elgstrand och Ann-Marie Johansson svarade för postombudet under dess sista period.

Under tiden 1 december 1936 - 6 oktober 1963 var poststationen i Vena utväxlingsplats för postombudet i Östrahult, där man använde en datumstämpel med gravyren VENA POB 1

Biskopen i Linköping, tillika medlemmen av Svenska Akademien, Tor Andrae, växte upp i Vena prästgård. Om hans barndom och ungdom kan man läsa i "Den gamla prästgården" (1940).

		Gångpost.							
		Hultsfred—Hvena.							
		(Från den 11 november 1874).							
O. L.	—	6½	e. m.	‡	Hultsfreds poststation	O. L.	9½	—	f. m.
O. L.	8½	—	e. m.		Hvena poststation	O. L.	—	7½	f. m.

Gångposten mellan Hultsfred och Vena kunde dras in när tågen började gå.

HULTSFRED

Handlanden P J Östh blev föreståndare för den poststation som inrättades i Hultsfred den 1 januari 1874 när postverket tog på sig ansvaret för kronobrevbäringen. Han fick årsarvodet fastställt till 120 kr, men hann aldrig få ut ett helt sådant. Järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn var under byggnad och närmade sig fullbordan på delsträckan Oskarshamn-Hultsfred. Postinspektör Bengt Johan Geijer i Malmö rapporterade i ett brev till poststyrelsen den 26 maj 1874 om sina iakttagelser vid en resa utmed banan. Om Hultsfred skrev han bl a följande:

"Hultsfred i Vena socken 1/4 mil från nuvarande poststationen (vid gästgivaregården), 2 mil från Vimmerby; anknätningspunkt för Vimmerby-Hultsfreds järnväg. Om såsom jag här nedan vågar föreslå daglig diligens härifrån kommer att utgå, torde kanske postexpedition här bliva av nöden, i alla möjliga fall bör dock nuvarande poststation hit förflyttas".

Den antydda diligensen redovisade Geijer senare i sitt brev och ansåg att den borde inrättas mellan Eksjö och Hultsfred via Vimmerby och tillade att den "skulle naturligtvis indragas, då banan i sin helhet kommer att för allmän trafik öppnas, vilket antages komma att äga rum i höst".

Det var den av Geijer planerade diligensen som gjorde att han ifrågasatte en postexpedition i Hultsfred i stället för en poststation. Med en sådan ändring skulle föreståndaren bli tjänstemannanställd med redan förvärvade kunskaper i postala göromål. Den tidens postexpeditioner var självständiga förvaltningsenheter, fullt likvärdiga med de fullständiga postkontoren men av lägre klass. Deras föreståndare kallades postexpeditörer och tillsattes av poststyrelsen, medan postkontorens föreståndare kallades postmästare och tillsattes av regeringen. Det fanns postkontor i klasserna 1-4 och postexpeditioner i klasserna 5-8. Från år 1882 användes beteckningen postkontor även för de tidigare postexpeditionerna. Den sistnämnda termen kom igen på 1920-talet för ett helt annat slag av postanstalter, ett mellanting mellan postkontor och poststationer.

Geijers tanke på en diligens från Eksjö till Hultsfred realiserades inte, men väl en diligens på delsträckan Hultsfred-Vimmerby. Denna drogs dock in när järnvägen på

sträckan Hultsfred - Vimmerby öppnades för trafik i augusti 1877. Underlaget i Hultsfred ansågs inte vara tillräckligt stort för en postexpedition och Geijer fick acceptera poststyrelsens beslut om att inrätta en förenad post- och järnvägsstation. Omkring 30 år senare var förutsättningarna annorlunda.

Det var den 18 juni 1874 som J P Östh fick lämna ifrån sig poststationen vid gästgivaregården. Nu blev stinsen Joh. Rudensköld ansvarig för posten med ett arvode på 360 kr om året för denna del av arbetsinsatsen. Poststationsföreståndaren i Vena, organisten C O Ahlstedt, övertog från J P Östh kontraktet om gångpost mellan Hultsfred och Vena. Han fick 60 öre per mil i riktning från Vena till Hultsfred och 20 öre per mil i motsatt riktning.

Uno Tilly övertog den förenade post- och järnvägsstationen i Hultsfred den 1 juli 1875. De dokument som finns om postangelägenheter från hans tid speglar i hög grad ökade arbetsuppgifter på grund av Hultsfreds allt större betydelse som trafikknutpunkt. Det gick inte i längden att förena post- och järnväggöromål och trafikbefälet vid Nässjö-Oskarshamns järnväg påyrkade skilsmässa. Denna genomfördes dock inte förrän länge efter det att järnvägen från Västervik också hade blivit färdigbyggd till Hultsfred. Skilsmässan genomfördes den 1 februari 1899, varvid jägmästaren Olof Willner blev antagen till ny föreståndare för den från järnvägen skilda poststationen med 600 kronor i årslön. Han fick ett tilläggsanslag av 5 kronor i månaden för transport av post från tågen till poststationen. Denna inrymdes i en outnyttjad del av stationshuset. Anslaget höjdes till 10 kronor från den 1 maj 1899 och inkluderade då tömning av en vid järnvägsstationen nyuppsatt brevlåda. Ersättningen blev senare föremål för ytterligare justering.

Den 1 juli 1902 övertog Hulda Åkerhielm poststationen. Den provisoriskt inredda lokalen borde inte ha varit godkänd, något som framgår av Huldans brev den 17 september 1904 till postinspektören med begäran att få flytta den "till en nära intill järnvägsstationen liggande byggnad". Ur hennes brev hämtas följande rader:

"Oaktat jag har kamin som under vintermånaderna brinner hela dygnet om kan värmen ej utestänga eller borttaga den fuktighet som uttränger från golv och väggar som här äro av cement utan någon som helst betäckning och då utgångs-

BANDELEN HULTSFRED-VIRSERUM

Hultsfred blev innan smalspårsbanan kom dit en järnvägs-knutpunkt den 4 augusti 1877, då delen Vimmerby-Hultsfred av den projekterade järnvägen från Linköping öppnades för trafik. Med smalspårs tillkomst den 16 november 1879 strålade tre järnvägar samman i Hultsfred, där järnvägen Nässjö-Oskarshamn passerade sedan omkring fem år. Men det skulle dröja länge innan smalspåret förlängdes söderut från Hultsfred, ja så länge att den relativt korta delsträckan till Virserum blev den sista som fullbordades på den nära 19 mil långa banan mellan Västervik och Växjö.

5443

KARLSKRONA-VÄXJÖ, VÄXJÖ-ALFVESTA,
VÄXJÖ-ÅSHEDA-HULTSFRED, VÄXJÖ-TINGSRYD,
HÖNGBYLTE-KVARNAMÅLA JÄRNVÄGAR
TRAFIKDIREKTÖREN
VÄXJÖ

TRAFIKDIREKTÖREN
10 JULI 1923

Nr	T 6 443
GRUPP	II
AD	a

8711

Till

Postdirektionen i Östra Distriktet,
Linköping.

Den 26 mars 1923 insände undertecknad skriftelse till Kungl. Generalpoststyrelsen jämte petitioner från befolkningen, boende kring Hultarp, Flaten och Ödhults stationer, å den 1 december förlidit år för allmän trafik öppnade bandelen Virserum-Hultsfred, med vördsam begäran att poststationer måtte med första inrättas å dessa stationer i likhet med öfriga stationer vid Växjö-Åsheda-Hultsfreds järnväg.

Som något svar å denna framställning ännu ej inkommit, anhåller jag om benäget meddelande, när sådant kan inväntas.

Växjö den 5 juli 1923.

Norman Rindstedt

Poststyrelsen fick i november 1922 ett brev från järnvägsbolaget med besked om att bandelen Virserum-Hultsfred "med stationerna Hultarp, Flaten, Gårdveda (vid Vetlanda järnvägar) och Ödhult kommer att öppnas för allmän trafik omkring den 1 instundande december".

Detta föranledde postdirektionen i Linköping att i ett brev den 16 november till poststyrelsen redovisa sin uppfattning om vilka ändringar i det befintliga postnätet som motiverades av den tillkommande järnvägen. I ett brev i februari 1922 hade postdirektionen framhållit att trakten skulle anses vara fullt tillgodosedd med redan befintliga poststationer, "varför med inrättande av nya poststationer i orten syntes böra anstå, intill dess behöfvig erfarenhet vunnits efter bandelens öppnande".

Denna tanke fullföljdes och förenade post- och järnvägsstationer inrättades i Ödhult, Flaten och Hultarp, relativt länge efter att bandelen öppnats för allmän trafik. Det skulle dröja ända till den 1 september 1923 innan dessa trafikstationers föreståndare också fick ta på sig ansvaret för postsysslan. Däremot fanns det förenade post- och järnvägsstationer i Målilla och Gårdveda sedan den 22 juni 1906, då järnvägen Vetlanda-Målilla togs i bruk för allmän trafik. Om den huvudsakligaste delen av den sträckan berättas i boken "Posten i Njudung" på sid 152-157. I det följande berörs i detta häfte stationerna utmed smalspåret norrifrån efter Hultsfred.

ÖDHULT

Poststationen i Ödhult öppnades den 1 september 1923 i stationshuset vid järnvägen Växjö-Hultsfred. Det hade inte fallit sig självklart när järnvägssträckan öppnades för trafik att en poststation skulle inrättas men efter flera framställningar fattade poststyrelsen den 17 juli 1923 beslutet att poststationer skulle inrättas samtidigt i Flaten, Hultarp och Ödhult.

I framställningen från ödhultsborna framhölls bland annat att deras närmaste poststation fanns i Hagelsrum på 3,5 km avstånd och att vägnätet gjorde det svårt för många att färdas dit eller till andra poststationer. Postdirektionen visade i sin utredning att det rörde sig om högst obetyd-

lig post i Ödhult men att postmästaren i Hultsfred fått förbindelser från korrespondenter om prenumerations på tidningar genom en poststation i Ödhult. Enligt postdirektionen borde förbindelserna "lämnas åt sitt värde men utgöra ett uttryck för korrespondenternas intresse för den begärda poststationen."

Erik Emanuel Karlsson blev den förste föreståndaren för den förenade post- och järnvägsstationen i Ödhult. När han flyttade till Mosstorp 1929 tog Gunnar Sigfrid Bernhard Schultzen vid och därefter svarade Erik Henning Alexis Gustafsson (1938-1946) och Märta Alice Eugenia Gustafsson (1946-1961) för poststationen innan den drogs in med 1961 års utgång.

Den hade varit föremål för undersökning redan 1932 om den på grund av liten frimärksförsäljning då skulle kunna dras in eller ersättas med en stationär lantbrevbärare. Undersökningen läckte ut och pressen lämnade till och med namnuppgifter på alla poststationer i farozonen. Dåvarande kommunikationsministern, statsrådet Jeppsson, uttalade bland annat "att man under den ekonomiska krisen inte kunde forcera lösningen av frågan".



MÅLILLA (station)

Det fanns redan en förenad post- och järnvägsstation i Målilla när smalspåret sträcktes vidare söderut från Hultsfred. Till den stationen drogs dock inte smalspåret utan i en bana några kilometer väster om den redan befintliga järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn via Hultsfred. De båda järnvägarna skildes åt redan norr om Ödhult. Smalspåret station i Målilla blev vid Målilla sanatorium. Där inrättades inte någon poststation.

Här skall ändå ägnas utrymme åt poststationen med namnet Målilla station som hade öppnats 22 juni 1906, när järnvägen Vetlanda-Målilla togs i bruk för allmän trafik. Ansvarig för posten blev den 43 år gamle stinsen Per Gustaf Teurnberg. Den 1 april 1928 tog Salomon Svensson över. Han hade varit föreståndare vid den förenade poststationen i Hult sedan 1914. Efter hans död 1937 blev Tufve Axel Alexius Tufvesson föreståndare med erfarenhet från motsvarande arbete i Lönneberga, Ormaryd och Bruzaholm. Därefter

har följande järnvägsanställda svarat för posten vid Målilla station: Oskar Herbert Spång (1948-1954), Karl Erik Harald Sköld (1954-1959), Harry Josef Vitalis Jonsson (1959-1963) och Karl Erik Harald Sköld (1963-1967). Den 2 oktober 1967 blev poststationen statushöjd till postexpedition med skilsmässa från järnvägen som följd. Den omorganisation i postdistributionen som gjordes i detta sammanhang medförde bland annat att den nya postexpeditionen fick namnet Målilla 1 medan poststationen i Rosenfors började kallas Målilla 2, allt enligt en strävan hos postledningen att minska antalet adressenheter.

GÅRDVEDA

Smalspåret fortsätter från Målilla sanatorium till Gårdveda, där en poststation hade öppnats i stationshuset den 22 juni 1906 när järnvägen mellan Vetlanda och Målilla togs i bruk för allmän trafik. Då blev stationsföreståndaren Bror Albin Svensson också ansvarig för posthanteringen och behöll denna förenade uppgift till den 1 juli 1931. Då inträffade en formell skilsmässa mellan post och järnväg på så sätt att Svensson fick sin ersättning direkt från postverket i stället för att få den i samband med lönen från järnvägsbolaget. I handlingarna anges att poststationen var "proformaskild" från järnvägen, men detta var inte något som postens kunder märkte. Det var fortfarande samma man som betjänade dem i samma lokal. Anordningen upphörde den 1 april 1943, då järnväg och post åter blev formellt förenade.

Karl Herman Pehrsson tog över ansvaret för järnvägsstationen och posten med 1946 års ingång och därefter har följande järnvägsmän svarat för poststationen till dess indragning den 30 september 1967: Sixten Axel Wilhelm Petersson (1947-1948), Karl Herman Pehrsson (andra perioden, 1948-1953) och Carl-Erik Bertil Almqvist (1953-1967).

FLATEN

"Med anledning av nu meddelat avslag av vår hemställan att erhålla poststation vid Flatens järnvägsstation, vilja vi undertecknade härmed göra en ny vördsam anhållan".

En petition, daterad Flaten den 24 mars 1923, och underskriven med 53 namn på personer boende i Flathult, Lövhult och Vrånängs med flera byar behandlades i poststyrelsen med början i april 1923 tillsammans med liknande framställningar från hushåll som önskade poststationer vid järnvägsstationerna i Hultarp och Ödhult. Postdirektionen tillstyrkte i sitt yttrande den 19 juni 1923 och hade för övrigt redan i februari uttalat sig för en poststation i Flaten.

I Flaten var man emellertid särskilt orolig för att vid uppdelning av byarna på de olika stationerna utmed banan löpa risken att få för litet underlag. Detta kom bland annat till uttryck i ett brev den 11 juni 1923 från fem familjer i Vrånängs och Flathult. De underströk att de inte kunde "godtaga någon hänvisning vare sig till Hultarp eller annorstädes, då så gott som alla våra ärenden numera är till Flaten, där även handelsaffär skall uppföras under innevarande sommar och våra skolor finnes förlagda, samt alla produkter för avsalu framköres till nämnda plats".

Pastorsämbetet i Målilla-Gårdveda församling uppgav i en särskild handling att antalet personer över 15 år var 50 i Flathult, 39 i Skärslida, 30 i Vrånängs och 6 i Ärnasjögle. Postmästare Carl Alme i Hultsfred hade redan den 25 maj i ett brev till postdirektionen framhållit, "att under postkupéns uppehåll vid Flatens järnvägsstation nedläggas ändå flera försändelser i postkupéns brevlåda än under uppehållen i Hultarp, vilket tyder på behov och lämplighet av poststations inrättande vid Flatens järnvägsstation lika mycket eller mera än vid Hultarps och Ödhults järnvägsstationer".

Den 17 juli 1923 beslöt poststyrelsen att en poststation skulle inrättas inte bara i Flaten utan även i Hultarp och Ödhult den 1 september samma år. I Flaten blev Karl August Johansson poststationsföreståndare. När han flyttade till Norrgårda 1931 tog Olof Valdemar Nord över. Denne fick strax därefter erfara att hans poststation var bland de 23 inom östra postdistriktet som i samband med den ekonomiska krisen undersöktes för eventuell indragning. Så långt drev man dock inte sparsamheten den gången. Efter Nord fick ytterligare två järnvägsanställda ansvara för posten i Flaten innan den i takt med rationaliseringar efter andra världskriget kunde ersättas med effektiv lantbrevbäring.

De båda sista föreståndarna var Ruth Linnea Sofia Jonsson (1936-1943) och Emmy Stina Ingeborg Högström (1943-1962). Indragningen ägde rum den 27 maj 1962.

HULTARP

Vid behandlingen i juni 1923 av framställningar från personer som anlitade järnvägsstationerna på delsträckan Virserum-Hultsfred skrev postdirektionen i Linköping bland annat följande till poststyrelsen:

"Enligt den av pastorsämbetet i Virserum lämnade uppgiften uppgår invånareantalet i Hultarp, Hvensjögle, Kråkstorp, Totemåla och Blackslid till 203 personer över 15 och 79 under 15 år. Det är därför sannolikt, att poströrelsen ej blir så ringa, därest poststation inrättas i Hultarp. Postmästaren i Hultsfred meddelar också, att enligt uppgift från förste postiljonerna inom pkp 186 nedläggas dagligen 15 à 20 försändelser i postkupéns brevlåda under uppehållet i Hultarp. Järnvägens föreståndare i Hultarp gör gällande, att minst ett 60-tal tidningsrekvisitioner böra kunna beräknas, av vilka en hel del, i väntan på poststation, ännu ej blivit verkställda".

Efter beslut av poststyrelsen öppnades den förenade post- och järnvägsstationen i Hultarp den 1 september 1923. David Viktor Emanuel Nelson blev föreståndare. När han flyttade till Triabo 1931, tog Bertil Höglund över, följd 1936 av Anna Elvira Johansson. Hon var i tjänst under drygt 18 år och hennes efterträdare år 1954, Ing-Britt Linnea Hemmingsson, fick uppleva poststationens indragning. Den ägde rum med januari månads utgång 1963.

BANDELEN VIRSERUM - ÅSEDA

Smalspåret letade sig fram söderifrån och öppnades för posttrafik den 23 december 1911 på delsträckan mellan Åseda och Virserum. Den sistnämnda orten fick således järnvägsförbindelse mer än ett decennium innan järnvägen letade sig dit norrifrån och kunde knytas samman så att det blev ett genomgående spår från Växjö till Västervik. Verkställande direktören Adolf Roos vid Växjö-Klavreström

-Åseda Järnväg skrev den 20 december 1911 till poststyrelsen helt kort följande: "Jag får härmed äran meddela att bandelen Åseda-Virserum i morgon öppnas för allmän trafik".

Naturligtvis hade förberedelserna för postens omorganisation gjorts på ett tidigt stadium och redan den 23 december 1911 inrättades poststationer i stationshusen vid de mellanliggande stationerna Mosstorp, Triabo och Hultanäs. Däremot blev det inte någon poststation i Hjortöström, där befolkningen för övrigt senare förgäves gjorde en framställning om en egen poststation.

VIRSERUM

Kronolänsmannen Johan Isak Smedberg hade blivit föreståndare för den poststation som inrättades i Virserum när postverket övertog ansvaret för kronobrevbäringen den 1 januari 1874. Efter honom hade fabrikören Per August Larsson i konkurrens med flera medsökande blivit föreståndare och poststationen hade sedan innehafts av ytterligare ett par personer innan den flyttades till järnvägsstationen den 23 december 1911. Det hus där den funnits under tiden närmast dessförinnan flyttades sedermera till Skansen och blev under många år posttomtens arbetsplats.

När Virserums poststation förenades med järnvägen blev stinsen Johan Fredrik Lengqvist föreståndare den 23 december 1911. Trafiken fick stor omfattning och det visade sig snart nog olämpligt att ha post och järnväg förenade. Det blev skilsmässa redan den 1 december 1917, då änkefru Elisa Theorin tog över postgöromålen. Sedan dess har posten i Virserum inte haft med järnvägen att göra i annat avseende än vad gäller tågtransporterna. Även dessa upphörde genom den nya transport- och sorteringsorganisation som posten började tillämpa den 12 maj 1968.

HJORTÖSTRÖM

Axel Gustafsson vid Hjortöströms Gjuteri & Mek Verkstad begärde i ett brev till poststyrelsen den 10 december 1917 att få en poststation i Hjortöström. Efter utredning av



postmästaren i Åseda avstyrkte postdirektören i Malmö med motiveringen att upptagen statistik visat att postmängden var obetydlig. Vid föredragning den 5 februari 1918 ansåg poststyrelsen att framställningen inte borde bifallas. Någon förenad poststation inrättades aldrig i Hjortöström.

MOSSTORP

Stationsmästaren Per August Emanuel Bursell blev ansvarig för posten i Mosstorp den 23 december 1911, då poststationen öppnades bara ett par dagar efter att tågen börjat gå. När han avgick den 30 september 1928, hölls befattningen vakant till dess Erik Emanuel Karlsson tog vid i mars 1929 efter drygt fem år på motsvarande befattning i Ödhult. Han flyttade till Brittatorp den 1 april 1942, då N Ingemar V Nilsson blev föreståndare i Mosstorp under en kort period. Den 1 augusti 1943 blev Hildur Karlsson ansvarig för posten i Mosstorp och fick efter knappt 22 år uppleva poststationens indragning i samband med att SJ drog in bemanningen den 31 maj 1965. Motsvarande ändring genomfördes samtidigt i Triabo.

TRIABO

När poststationen öppnades i Triabo den 23 december 1911 blev stationsmästaren Viktor Albin Vidlund också poststationsföreståndare. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för posten till järnvägsstationens avbemannning och därav föranledd indragning av poststationen den 31 maj 1965: Viktor Emanuel Nelson (1931-1951), Bengt Oskar Gunvald Johansson (1951-1963) och (som vikarie) Lars Erik Mauritz Sjöberg (1963-1965).



HULTANÄS

Tillkomsten av den förenade post- och järnvägsstationen närmast nordöst om Åseda var helt odramatisk som en följd

av att järnvägen togs i bruk för allmän trafik den 23 december 1911. Stationsföreståndaren Karl Albin Svensson fick ansvara för skötseln av posten, till en början med 180 kr i årsarvode. Han skötte postdistributionen på samma sätt som de flesta kolleger vid sådana stationer där det inte fanns någon brevbäring. Efter morgontåget samlades folk i väntsalen och Svensson läste från den öppna expeditionsluckan upp namn på dem som hade post att hämta. Samma procedur upprepades efter kvällståget. Grannar hämtade åt varandra och Svensson blev av med det mesta av posten.

Denna form av social samvaro med åsidosättande av brevhemligheten upphörde i och med att postfack monterades in. Då kunde man hämta sin post närhelst man ville utan att andra än postfolket fick veta att man fick brev.

Karl Albin Svensson fick efter nära 23 års arbete förflyttning till stationen i Braås. Carl Martin Johansson tog över i Hultånäs i september 1934. Efter ytterligare tre år kom Carl August Johansson dit med erfarenhet av postarbete i Evedal, Flaten och Norrgårda.

Nu blev det tätare mellan bytena. Karl O B Karlsson basade bara under drygt åtta månader 1945, därefter Bernt G E Green (1945-1948), Erik V Nicklasson (1948-1954), Gustaf T L Jarl (1954-1958), John E E Fogby (1958-1962) och Stina Högström (1962-1966).

På nyåret 1967 ersattes poststationen med lantbrevbäring från Åseda. Dessförinnan hade Hultånäs hunnit bli utväxlingsplats för postombudet i Näshult, där datumstämpeln med gravyren HULTANÄS POB 1 användes från den 1 september 1964 i och med indragningen av den då mer än hundraåriga poststationen i Näshult.

STRÄCKAN ÅSEDA-KLAVRESTRÖM- VÄXJÖ

I två etapper hade smalspåret byggts från Växjö till Åseda med början på sträckan från Växjö till Klavreström, vilken togs i bruk för posttrafik den 1 december 1895 några dagar efter invigningen. På den andra sträckan från Klavreström till Åseda förenades poststationer med järnvägen den 21 juni 1902, då stationerna i Norrhult och Flybo "föddes". I Åseda fanns redan en poststation, men denna kunde nu flyttas till järnvägsstationen.

ÅSEDA

Handlanden Carl Julius Strandberg, som under sju år hade varit föreståndare för den redan kvartssekelgamla poststationen i Åseda blev uppsagd och fick lämna sina uppgifter i postens tjänst den 21 juni 1902. Då flyttades poststationen till järnvägens stationshus, där Olof Ericsson blev både stins och postchef. Han kom från Klavreström, där han varit med om de första tågen på den södra delen av smalspåret. Även hans efterträdare, Axel Evald Holmér (1913-1915) hade ansvarat under en tid för den förenade post- och järnvägsstationen i Klavreström.

Post och järnväg skildes i Åseda den 1 juni 1915, då 18-åriga postbiträdet Ebba Schönbeck flyttade från Ljungby och blev föreståndare under en fyramåadersperiod. Att det blev så kort tid berodde på poststyrelsens beslut att organisera om postanordningarna på grund av det växande antalet poststationer. I Åseda blev det den 1 oktober 1915 ett självständigt postkontor med Fritz Cavalli-Björkman som chef. Inom sitt förvaltningsområde fick han 15 underlydande poststationer samt åtskilliga lantbrevbärare och postförare. Bland dem fanns de närmaste poststationerna vid smalspåret.

FLYBO

Trafikunderlaget för postens del motiverade knappast att inrätta någon poststation i Flybo, när järnvägen byggdes vidare från Klavreström, men namnet Flybo tillfördes postanstaltsförteckningen "på köpet" så att säga. Det var vanligt att även små orter fick poststationer, om de ändå fick egna järnvägsstationer.

Johan Henrik Nordvall blev den förste post- och järnvägsföreståndaren i Flybo. Han avlöstes i augusti 1903 av Johannes Alfred Nordin, som hade varit poststationsföreståndare i Tegnaby under tre år. I april 1913 övergick förordnandet till Carl Gustaf Carlsson. Han blev på sin post en ovanligt lång tid i jämförelse med andra föreståndare vid små förenade stationer. Inte förrän i augusti 1936 avlöstes han av Sigrid Nordh, som redan efter ett år fick förflyttning till Norrgårda. Nu trädde Anna Matilda Matts-



son till. Hon pensionerades efter 16 år, varvid Aina Syrén utnämndes till platsvakt och poststationsföreståndare.

Posttrafikens omsättning med ett underlag på bara 60 hushåll var fortsatt blygsam och poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring från Åseda i kombination med ett postombud den 1 juli 1959. Även det sistnämnda kunde avvecklas sedan lantbrevbäringen visat sig vara tillräckligt effektiv för alla dem som utnyttjat det.



NORRHULT

Även Norrhult tillfördes förteckningen över Sveriges fasta postanstalter den 21 juni 1902. Carl Otto Mattsson, som tidigare varit stins i Norrgårda och i Rottne, blev chef för den förenade post- och järnvägsstationen i Norrhult, sedan Alfred Nordin basat där under drygt ett år.

När Mattsson flyttade till Braås 1921 fick Johan Fredrik Birger Bredberg ta hand om både post och järnväg i Norrhult. Ulrik Einar Rhodin tog vid efter Bredberg i november 1948. Efter hans död ansvarade Carl Emil Zandell (1952-1957) och Assar Humble (1957-1962) för poststationen och kontoristen H J S Josefsson uppehöll vakansen under den sista tiden innan post och järnväg skildes den 1 april 1963. Den 1 juli 1964 blev poststationen statushöjd till en postexpedition, och Ulla Petersson, som de facto skött postfrågorna som biträde åt stinsen under en del av järnvägsepoken blev chef för posten i Norrhult som flyttades till samhällets huvudgata. Hon fick uppleva att postnamnet ändrades till Nottebäck 1 i samband med en större omorganisation den 1 maj 1972. Det har sedermera åter blivit Norrhult.



KLAVRESTRÖM

Klavreström blev ändpunkten för den första delen av smalspåret från Växjö, när det öppnades för allmän trafik söderifrån i slutet av november 1895. Den 1 december 1895 öppnades en med järnvägen förenad poststation där med Olof Ericsson som föreståndare. Han fick det för den tiden ganska höga postarvodet om 300 kronor per år.

År 1901 blev Axel Evald Holmér Klavreströms nye post- och järnvägschef. Han följdes av Johannes Alfred Nordin (1913-1920), Johannes Vilhelm Sjöholm (1920-1937), Axel Ferdinand Hjälms (1937-1949), Olof Ivar Wiklund (1949-1954), Karl Gunnar Carlsson (1954-1958) och Erik Folke Collin (1958-1968).

Den 1 februari 1969 skildes posten från järnvägen. Poststationen flyttades till en lokal mitt i Klavreströms samhälle och den 1 maj 1972 ändrades dess namn till Nottebäck 2 efter en lång kamp mellan olika intressenter om vilken postadress som skulle tillämpas i området Norrhult-Klavreström.

Som en följd av Postens interna omorganisationer 1977 och 1984 ändrades beteckningen för poststationen i Klavreström till postkontor. Nästa omorganisation gjordes den 20 oktober 1986, då posten i Klavreström drogs in och ett nytt postkontor med namnet Norrhult ersatte de båda postkontoren Nottebäck 1 och Nottebäck 2.



SANDREDA

Underlaget för en poststation i Sandreda var inte så stort men det var vanligt att Posten gick samman med järnvägsbolagen även på små platser. I Sandreda hade på tillskyndan av kanslirådet Gustaf Sandahl järnvägsstationen lagts på så sätt att möjligheten fanns för ett stationssamhälle att växa upp utan att inkräkta på åkrar och jord som brukades.

Det blev således en poststation i Sandreda stationshus när järnvägen började användas för posttrafik den 1 december 1895. John Larsson blev föreståndare med 240 kr i årsarvode. Han avled i september 1906 och efter en tids vakans blev Johannes Wilhelm Sjöholm föreståndare. Han följdes av Johan V A Gustafsson (1920-1938), Aina Källberg (1938-1945), Märta A M Björn (1945-1947) och Gustav Adolf Skoog (1947-1958). Den sistnämnde fick uppleva poststationens indragning den 31 augusti 1958, då hela området började betjänas med lantbrevbäring från Braås.

BRAÅS



När smalspåret kom till Braås, blev Lars Johan Dahl stins. Från den 1 december 1895 var han också ansvarig för posten genom att en poststation inrättades i stationshuset. Han blev kvar på sin post till pensioneringen på hösten 1921. Efterträdaren Karl Otto Mattsson hade prövat på postarbete som föreståndare för de förenade post- och järnvägsstationerna i Norrgårda, Rottne och Norrhult. Men i Braås blev han inte så gammal som postman, för redan den 1 april 1922 skildes poststationen på järnvägsbolagets initiativ från järnvägen och flyttades ca 300 meter från stationshuset. Järnvägsbolaget gjorde för övrigt utan framgång ett försök år 1939 att få poststationen återförenad med järnvägen. Om komplikationerna med poststationen i Braås kan man läsa utförligt i boken "Berättelser från glesbygd" i kapitlet med rubriken "Förenade poststationer på gott och ont". I samma bok finns också kapitlet "Utfartsväg för övre Varend" med redovisning av händelserna kring den omorganisation som blev följden av att smalspåret kom till.

BRITTATORP



Trafikstationen i Brittatorp förenades inte med någon poststation, när smalspåret började användas för posttrafik. Föreningen genomfördes den 1 november 1899, sedan styrelsen för järnvägsbolaget hade gjort framställning därom. Stationsföreståndaren Carl August Wilke fick postgöromålen på sin lott med 120 kr i årsarvode för denna del av arbetet.

Sedan Wilke avlidit i november 1908 tillsattes efter en tids vakans Victor Albin Widlund som föreståndare från den 1 april 1909. Han hade tidigare varit stationsföreståndare i Evedal under två år. När han flyttade till Triabo efter drygt två år i Brittatorp, blev Johan Fredrik Birger Bredberg ortens nye postman i december 1911. Han flyttade till Norrhult efter tio år och följdes av Axel Wilhelm Johansson, först på vakans under drygt ett år och därefter som ordinarie innehavare från februari 1923. Dröjsmålet med utnämningen kan ha haft med tillkomsten av Östra Varends järnväg att göra. Det var det smalspår som förband

Brittatorp med Oskarshamn. Anknypningspunkten låg inte i själva Brittatorp utan i Sevedstorp på ett avstånd från stationen, betydligt närmare Varendseke hållplats.

Axel Wilhelm Johansson återfinns vi från den 1 maj 1931 som stationsföreståndare i Rottne, nu med efternamnet Ellsjö. Hans efterträdare i Brittatorp blev Axel Ferdinand Hjälms (1931-1937), Carl Martin Johansson (1937-1942), Karl Ferdinand Rydberg (1942-1954), Erik Folke Collin (1954-1958), Sven Erik Ek (1958-1963) och Gulli Karlsson (1963-1966). Åtskilliga av stationsföreståndarnas namn stöter läsarna av detta häfte på upprepade gånger. De var föreståndare under olika perioder på andra stationer utmed järnvägen.

Poststationen i Brittatorp drogs in den 30 september 1966 varvid samhällets hushåll anslöts till en av lantbrevbäringslinjerna från Rottne.



ROTTNE

En poststation inrättades i Rottne den 1 april 1885 med folkskolläraren och organisten C A Svensson som föreståndare. Denne blev uppsagd på hösten 1895 i samband med att poststyrelsen beslutade hur organisationen skulle vara när smalspåret blev färdigt för postbefordran. Den 1 december 1895 trädde uppsägningen i kraft och stinsen Pehr Timasson blev ansvarig för samhällets postservice med 240 kr i årsarvode för detta bestyr. Han efterträddes 1897 av Carl Otto Mattsson som från 1898 fick arvudet höjt till 300 kr. När han i augusti 1903 flyttade till stationen i Norrhult blev Johan Henrik Nordvall hans efterträdare. Denne hade tjänstgjort drygt ett år i Flybo men kom att stanna betydligt längre i Rottne. Där utvecklades posten i det expanderande järnvägssamhället och blev så omfattande att Nordvall förutom det fasta årsarvudet fick båda fast och särskilt biträdesanslag.

Den 1 maj 1931 tillträdde Axel Wilhelm J:son Ellsjö som stationsföreståndare efter nio år på motsvarande befattning vid den lilla stationen i Brittatorp.

Otto Georg Rhodin, som varit poststationsföreståndare i Alsterbro, efterträdde Ellsjö vid dennes pensionering den 1 april 1953. Två år senare flyttade Rhodin till Emmalunga och efter ett halvårs vakans kom Nils Gustaf Erik

Fransson från Borgholm. Under tre år svarade denne för postgöromålen som nu ökade så mycket att de inte längre kunde kombineras med järnvägsarbetet. Helt följdriktigt blev det skilsmässa. Postens kunder skulle inte längre bege sig till järnvägsstationen i postärenden. För den tiden moderna och trevliga postlokaler invigdes i ett hus vid den väg, som senare kom att döpas till Postvägen. Från den 1 oktober 1958 stod det nya posthuset till allmänhetens tjänst, vägg i vägg med sparbankens lokaler.

Postdirektör Rune Skogmar i Malmö förrättade invigningen och framhöll bland annat att postverket gör affärer som alla andra företag, säljer tjänster och strävar efter att betjäna kunderna på bästa möjliga sätt. Med statistik lämnade han exempel på att det fanns god marknad i Rottne. På ett år hade frimärken sålts för 40 kronor per hushåll och omräknat med den tidens porto motsvarade detta att varje hushåll i genomsnitt skickade 140 försändelser om året. Om den fortsatta utvecklingen för posten i Rottne kan man läsa i boken "MITT I SMÅLAND".



NORRGÅRDA

När förberedelserna gjordes för postens omorganisation i anslutning till smalspåret utgick postinspektionen i Malmö från att poststyrelsen skulle acceptera förslaget om att inrätta poststationer i de blivande trafikstationerna Stojby, Söraby, Örken, Sandreda och Klavreström. Efter någon tid meddelade verkställande direktören i Växjö-Klavreströms Järnvägsaktiebolag att namnen Stojby, Söraby och Örken blivit utbytta mot benämningarna Norrgårda, Rottne och Braås. Detta hade inte skett utan diskussioner mellan representanter för berörda samhällen, vilka var och en kämpade för "sitt" namn på bygdens järnvägsstation. Postverkets synpunkter hade vägt tungt. Det fanns risk för sorteringsförväxling om de ursprungligen föreslagna stationsnamnen hade blivit fastställda. Vid den tiden fanns det nämligen poststationer med namnen Stoby, Sörby och Örkened.

Så kom det sig att den järnvägsstation som förlades till Gårdsby socken inte fick det önskade bynamnet Stojby utan Norrgårda. Där inrättades den 1 december 1895 en förenad

poststation med Carl Otto Mattsson som föreståndare. Han efterträddes 1897 av Knut Helmer Maximilian Källström och redan 1899 blev det byte igen. Då kom Magni Gustafsson Rydén. Sju år senare tillträdde Carl Gustaf Carlsson och från 1913 fanns J V A Gustafsson som stationsförförman och poststationsföreståndare i Norrgårda. Axel Ferdinand Hjelm blev chef 1921 och tio år senare fick Norrgårda station Carl August Johansson som chef.

Med Sigrid Nordh började i oktober 1927 åter täta byten. Hon efterträddes 1938 av Astrid Conrad och följande år trädde Per Gustaf Sigurd Conrad till, först som vikarie och från 1942 som ordinarie innehavare. John Erik Vilhelm Ohlsson blev föreståndare i juni 1947 och i mars 1949 kom Karl Algot Helge Johansson, följd i februari 1953 av Anders Gustaf Magnusson, som tog namnet Magnerot två år senare. Sist i raden bland de ordinarie kom Ernst Bror Hugo Högström, som hade tjänstgjort i Vickleby på Öland. Han var dock inte kvar till slutet utan tjänsten uppehölls till sist på vakans av Stig Karlsson. Poststationen drogs in den 28 september 1963 och de direktbetjänade kunderna fick nu lantbrevbäring. Lantbrevbäringslinjen Norrgårda - Norra Åreda ändrades att utgå från Växjö. Orsaken till att poststationen drogs in var att SJ beslutat att göra järnvägsstationen obemannad.

SANDBRO

Det finns en hållplats för smalspåret vid Sandsbro i södra delen av Gårdsby socken, samma socken i vilken Norrgårda järnvägsstation låg. I Sandsbro stannade tågen utan att det fanns något stationshus. Dit fördes bl a postväskor från postkontoret i Växjö till postombuden som under årens lopp fanns på ett par olika ställen. Numera finns det ett postkontor i Sandsbro.



EVEDAL

I juni 1896 inrättades en poststation vid trafikstationen Evedal. Posten skulle dock hållas öppen endast under måna-

derna juni, juli och augusti varje år. Järnvägsföreståndaren fick ansvaret för poststationen med 20 kronor i arvode per månad till en början. Under den första sommaren var det Carl Fredrik Rundberg som fick det förtroendet. Nästa sommar var det Knut Helmer Källström och följande år Per Vilhelm Ekstrand. På sommaren 1899 fick man vända sig till Martin Ekstrand i postärenden och under några år därefter till Axel Evald Holmér och från 1903 Johannes Vilhelm Sjöholm. Föreståndarskapet växlade fortfarande men en stabilare period inträffade 1913-1918 med Carl August Johansson som stationsföreståndare. Bland dennes efterföljare kan nämnas Gunnar Sigfrid Bernhard Schutzén (1920), Axel August Petersson (1921), Karl Martin Johansson (1922) och Erik Dahl (1923).

Kort tid före varje säsongsbörjan har järnvägsmyndigheten uppgett de anställdas namn i brev till Posten. Månadsersättningen ändrades något efter hand och utgjorde t ex 40 kronor under 1941 och 30 kronor under 1942. Många järnvägstjänstemän hann svara för poststationens skötsel, däribland länets blivande turistchef Sven Erik Rydh år 1945. Under sommaren 1952 var poststationen verksam för sista gången.



LUGNET

Den sydligaste poststationen vid smalspåret inrättades den 1 september 1915 med namnet Lugnet. Den inrymdes i hållplatsen, dock utan att vara förenad med järnvägen. Arbetaren Anders Gustaf Pettersson blev poststationens förste föreståndare. Han avled den 30 april 1920 och efterträddes av änkan Anna Katarina, som i realiteten hade skött postgöromålen under lång tid på makens ansvar.

Den 1 oktober 1937 förenades poststationen med järnvägen och ny föreståndare blev platsvakten Gerda Hanna Elisabeth Gustafsson. Hon kvarstod som poststationsföreståndare även efter den 1 maj 1943, då poststationen skildes från järnvägen men blev kvar i stationshuset. När hon pensionerades den 1 oktober 1957, uppehölls befattningen på vakans tills poststationen drogs in med oktober månads utgång 1957.

Skrifter med järnvägsanknytning i posthistorisk serie

20. Något om posten vid järnvägen Stockholm-Uppsala
21. Något om posten utmed Dala-Hälsinglands järnväg
22. Något om posten utmed Gävle-Ockelbo järnväg
23. Något om posten utmed Dala-Ockelbo-Norrsundets järnväg
24. Något om posten utmed Gävle-Dala järnväg
25. Något om posten vid statsbanan Karberg-Värtan
26. Något om posten vid Uppsala-Gävle järnväg
27. Något om posten vid Norrländska tvärbanan Sundsvall-Storlien
28. Något om posten vid Norra stambanan
29. Något om posten vid Byvalla-Långshyttans järnväg
30. Något om posten vid statsbanan Mellansel-Örnsköldsvik
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad
43. Något om posten vid Inlandsbanan
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund
50. Posten vid Krönsnabanan (Älmeboda-Karlskrona)
52. Om posten vid Blekinge kustbana
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjärsjölagård
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala-Krylbo
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp
114. Posten vid järnvägen Limmared-Holsljunga
118. Om posten vid Västra Centralbanan
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripenberg
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad
154. Posten vid järnvägen Börringe-Östratorp
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Älmhult
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinneulle järnväg
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult-Sölvesborg
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro
181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn
187. Om posten vid Norbergs järnväg
188. Posten vid järnvägen Eslöv-Ystad
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg
191. Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg
192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen
197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svarta
206. Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg
216. Om posten vid Gotlands Järnvägar. 1878 års linjedel
217. Om posten vid Gotlands Järnvägar. Forts av 1878 års linjedel

219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro
223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika
224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg
226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg
233. Något om posten vid järnvägarna Slite-Klintehamn-Hablingbo
236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås
249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg
254. Om posten vid Lelängenbanan
280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall - Bergsjö
281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg
282. Något om posten vid järnvägen Örebro - Norrköping
283. Något om posten vid Östra stambanan
284. Något om posten vid järnvägen Järna - Åby
285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby
286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg
287. Något om posten vid järnvägen Köping - Uttersberg - Riddarhyttan
288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)
289. Något om posten vid järnvägen Norsholm-Åtvidaberg-Västervik
290. Något om posten vid Sala-Gysinge-Gävle järnväg
291. Något om posten vid Falkenbergs järnväg
292. Något om posten utmed Varberg-Åtrons järnväg
293. Något om posten vid Kinnared-Fegens och Fegen-Åtrons järnvägar
294. Något om posten utmed Runhällen-Enköpings järnväg
295. Något om posten utmed Härnösand-Sollefteå järnväg
296. Något om posten utmed Rimbo-Sunds järnväg
297. Något om posten utmed Upsala-Lenna järnväg och Lenna-Norrteje järnväg
298. Något om posten utmed järnvägarna Stockholm-Rimbo och Södra Roslags kustbana
299. Något om posten utmed järnvägarna Dannemora-Harg och Faringe-Gimo
301. Något om posten vid järnvägarna Limesforsen-Brintbodarne och Vansbro-Malung
302. Något om posten vid järnvägen Särna-Limesforsen
303. Något om posten vid Norra Södermanlands järnväg
304. Något om posten vid Mellersta Södermanlands järnväg
305. Något om posten vid Stockholm-Nynäs järnväg
306. Något om posten vid järnvägen Helsingborg-Ängelholm
307. Något om posten vid järnvägen Astorp-Mölle och dess närhet
308. Något om posten vid järnvägen Flen-Oxelösund och dess närhet
309. Något om posten vid järnvägarna Kolbäck-Flen och Rekarne-Valskog
310. Något om posten vid Västra stambanan Del 1
311. Något om posten vid Västra stambanan Del 2
312. Något om posten vid järnvägen Billesholm-Landskrona
313. Något om posten vid järnvägen Eslöv-Klippan
314. Något om posten vid järnvägen Eslöv-Helsingborg
315. Något om posten vid järnvägen Helsingborg-Hässleholm
316. Något om posten vid järnvägen Ängelholm-Landskrona
317. Något om posten vid Väst kustbanan, delen Malmö-Astorp
318. Något om posten vid Väst kustbanan, delen Ängelholm-Halmstad
319. Något om posten vid Väst kustbanan, delen Halmstad-Varberg
320. Något om posten vid Väst kustbanan, delen Varberg-Göteborg
321. Något om posten vid Stockholm-Västerås-Bergslagen järnvägar del 1
322. Något om posten vid Stockholm-Västerås-Bergslagen järnvägar del 2
323. Något om posten vid Stockholm-Västerås-Bergslagen järnvägar del 3
324. Något om posten vid Mora-Älvdalens järnväg
325. Något om posten vid Falun-Rättvik-Mora järnväg
326. Något om posten vid Falun-Västerdalens järnväg

327. Något om posten vid stambanan genom övre Norrland, del Bräcke-Långsele
328. D:o, del Långsele-Anundsjö
329. D:o, del Anundsjö-Vännäs
330. D:o, del Vännäs-Jörn
331. Något om posten vid stambanan genom övre Norrland, del Jörn-Boden
332. Något om posten vid järnvägen Hoting-Långsele
333. Något om posten vid järnvägen Storuman-Hällnäs
334. Något om posten vid järnvägen Härnösand-Sollefteå
335. Något om posten vid Stockholm-Saltsjöns järnväg
336. Något om posten närmast Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg
338. Något om posten vid järnvägen Växjö-Tingsryd-Blekingegränsen
339. Något om posten vid Bohuslänska längdbanan
340. Något om posten vid Bergslagens järnvägar
342. Posthistoria kring järnvägen Halmstad-Värnamo
343. Posten vid järnvägen Kävlinge - Sjöbo
344. Posten vid järnvägen Halmstad - Bolmen
344. Posten vid järnvägen Halmstad-Bolmen
345. Om posten i Viske härad
349. Posten vid järnvägen Höör-Hörby och dess närhet
350. Posten vid järnvägen Lund-Trelleborg
351. Posten vid södra stambanan, delsträckan Malmö-Hässleholm
352. Posten vid södra stambanan, delsträckan Hässleholm-Nässjö
353. Posten vid södra stambanan, delsträckan Nässjö-Falköping
354. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, norra delen
355. Posten vid järnvägen Borås-Alvesta
356. Posten vid järnvägen Vislanda-Bolmen
357. Posten vid järnvägen Vislanda-Karlshamn
359. Posten vid järnvägen Rydsgård-Trelleborg
360. Posten vid järnvägen Ängelholm-Klippan
361. Posten vid järnvägen Alvesta-Karlskrona
362. Posten vid järnvägen Kalmar-Karlskrona
363. Posten vid järnvägen Berga-Kalmar
364. Posten vid järnvägen Ystad-Skivarp
365. Posten vid järnvägen Värnamo-Nässjö
366. Posten vid järnvägen Nässjö-Kalmar
367. Posten vid järnvägen Hudiksvall-Ljusdal
368. Posten vid järnvägen Landskrona-Kävlinge-Lund
369. Om posten vid järnvägen Mönsterås-Fagerhult
370. Om posten vid järnvägen Emmaboda-Kalmar
371. Om posten vid järnvägen Oskarshamn-Älgshultsby
372. Om posten vid Östra Värends järnväg
373. Om posten vid järnvägen Sävsjö-Målilla station
374. Om posten vid järnvägen Jönköping-Vaggeryd
375. Om posten vid järnvägen Sölvesborg-Hörviken
376. Om posten vid järnvägen Torsås-Gullaboby
377. Om posten vid järnvägen Uppsala - Enköping
378. Om posten vid Ostkustbanans södra del (Söderhamn-Gävle)
379. Om posten vid järnvägen Bastuträsk - Skelleftehamn
380. Om posten vid järnvägen Lysekil - Munkedal
381. Om posten vid järnvägen Luleå-Riksgränsen (Malmbanan, södra delen)
382. Om posten vid järnvägen Luleå-Riksgränsen (Malmbanan, norra delen)
383. Om posten vid järnvägen Skara-Timmersdala
384. Något om posten vid Säfsnäs Jernväg

Av befintliga förlagor kopieras ett eller flera exemplar allt efter önskan.
 Prisuppgifter lämnas efter hänvändelse till
 Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ. Tel 0470-19354